

**“Los transportes colectivos, creadores y vertebradores  
de espacios culturales.  
La oportunidad del tranvía de Jaén”**

José Manuel Crespo Guerrero  
Profesor del área de Análisis  
Geográfico Regional  
Universidad de Jaén  
Investigador Asociado al CMMC de Niza  
(*Centre de la Méditerranée  
Moderne et Contemporaine*)

Buenas tardes señoras y señores, antes de comenzar mi intervención, quisiera agradecer públicamente a la Consejería de Obras Públicas y Transportes, al Excelentísimo Ayuntamiento de nuestra capital, a la Universidad de Jaén, así como a la Unión Temporal de Empresas: INGEROP, ESTUDIO PEREDA 4 y GHENOVA, el haberme ofrecido la posibilidad de participar en esta “*Jornada de Movilidad Sostenible*”.

Como participante en esta mesa redonda que tiene como fin reflexionar sobre la *conjunción* entre tranvía moderno, peatonalización de centros históricos y nuevos espacios destinados al transporte no contaminante, como pudiera ser el “carril-bici”, me parece conveniente *recordar algunas ideas* que se han expuesto a lo largo de esta jornada.

Estamos todos de acuerdo, en que una de las *principales etapas de la vida de una ciudad* está constituida por la *reorganización del sistema de transporte urbano*. Proceso orientado *al acceso y eficacia* de los medios públicos de transporte y la creación de nuevas *posibilidades de movimiento y de comunicación*; todo ello, con el objeto de *reducir* los desplazamientos urbanos en *vehículos privados*.

Andalucía ha sido sujeto paciente de un feroz desarrollismo urbano en los últimos veinte años. El *Plan Director de Infraestructuras de Andalucía* (1997-2007) *parece no ha sabido estar a la altura de las necesidades* en lo referente al

transporte público urbano. Esta carencia se ha intentado solventar mediante el nuevo *Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía* (PISTA) que proyecta invertir en metros y tranvías, para el período 2007-2013, un 206% más de lo que lo hizo su plan antecesor. Esta apuesta reciente, decidida, ha llegado tarde, lo que ha levantando *delicadas sospechas* sobre su verdadero compromiso ¿este giro hacia el *camino correcto* responde a una filosofía político-ideológica inspirada auténticamente en lo público o es realmente una respuesta a una situación económica de *frenazo especulativo*?

Fuera lo que fuese, estas inversiones (se prevé en Andalucía más de 800 millones de euros entre 2007 y 2013 en tranvías y metros) van más allá de ser un “*agente disuasorio*” para la *lucha contra la contaminación*. Se han convertido en unos casos y se convertirán en otros, en un *inyector de sabia nueva* en barrios y espacios que habían sido desterrados durante años de los presupuestos, gracias a intervenciones urbanas de gran calado que han mejorado o mejorarán sustancialmente la calidad vida de sus vecinos.

Sin embargo, en numerosas ocasiones, estas transformaciones en beneficio de los desplazamientos a pie, en bicicleta, sobre ruedas o raíles han encontrado la oposición de una parte de la población local aún muy vinculada a la *cultura del petróleo*. Y es que el *petróleo* no deja de ser el *fluido vital* que *nutre la cultura contemporánea*. Nos *encontramos en la antesala* de un momento de cambio de hábitos, rara vez voluntario y liderado por las Instituciones Públicas. Asistimos a la verdadera toma de conciencia de la absoluta falta de durabilidad del *modelo que trajo el automóvil a la sociedad*. Quizás, en la mayoría de los casos, no se trate más que de volver al uso de sistemas que se suprimieron, aunque esta vez, debería ser *bajo la lucidez de las secuelas del anterior*. Esperemos asistir pronto al nacimiento de una nueva *generación*, a la que podríamos denominar “G” de generosidad y no gula de los recursos energéticos. Generación que ha de sustituir a la de “*usar y tirar*” rápidamente, y que dará paso a una nueva cultura

compuesta por personas más dedicadas a la responsabilidad social y ecológica, que al propio beneficio rápido y a corto plazo.

Por otro lado, el transporte público tiene que *reivindicar su papel de estimulador de la vida de la ciudad*, siempre y cuando cumpla con sus *irrenunciables funciones de acceso, y creador de nuevas posibilidades de movimiento y comunicación*. Por ello es, por lo que en esos *lugares públicos de encuentro* de personas y culturas, los *conceptos de prestigio, modernidad, durabilidad y elegancia* han de predominar, forjando una *imagen amable y dinámica del transporte público* que redundará directamente en el aumento de usuarios y en su fidelidad. En definitiva, el éxito de un transporte público eficaz, ecológico y cultural se refleja directamente en la *satisfacción de la población a la que rinde servicio*.

En estos momentos Jaén, como ciudad, se encuentra inmersa en un *proceso delicado de reorganización* de su sistema de *transporte urbano*. El autobús tendrá que *compartir espacio con el sistema tranviario* que se construye desde la primavera pasada, comprender y respetar la reaparición en escena de las bicicletas y ceder ante una apuesta, esperemos que valiente, por la peatonalización del centro histórico. Además, se deberá aplicar *un modelo de gestión del transporte privado* consensuado que permita redescubrir lo mucho que habían ocultado los espejismos del petróleo. El fracaso o el éxito de este magno esfuerzo se podrá comprobar, con perspectiva, en *la satisfacción o no de los viajeros*. En este sentido, el resultado no será sólo y exclusivamente atribuible al sistema tranviario, sino a la *conjunción y armonización* de las *piezas que integran este gran puzzle llamado transporte urbano*.

Para esta ardua tarea, Jaén, la menos poblada de las capitales andaluzas, debería convertirse cuanto menos, en un referente nacional: por *abanderar el compromiso ineludible de la eficacia* de su sistema de transporte urbano; y, aquí está la novedad, por *reconocer y favorecer su papel estimulador en la vida de la*

*ciudad*. Si apostamos verdaderamente por un sistema de transporte de calidad y durable que vertebré el medio vital en donde se desenvuelve el usuario, los nuevos espacios públicos nacidos de esta reorganización deberían ir acompañados, cuanto menos, de un plan de acción cultural que cree contenidos en estos *ámbitos ya no sólo de espera, sino de encuentro*.

Francia ha sido la pionera en *conjuguar cultura con desplazamiento*. A lo largo del país vecino localizamos diversas experiencias en donde se pone en práctica este inteligente vínculo. Antes de comenzar este *tour*, sería interesante recordar que *fue el metro de París el precursor en experimentar cultura con movimiento urbano*. En 1957 se rededeca la estación de Metro Franklin Roosevelt; en 1967 el ministro de cultura de aquel entonces, André Malraux solicita “*hacer algo*” para cambiar el metro, y la estación del Louvre se convierte en la antesala del museo, creando un ambiente cerrado y repleto de reproducciones de obras de arte; desde 1976 a 1989 se programaron regularmente actuaciones artísticas coordinadas con instituciones culturales. Animaciones que se prolongaron hasta los años noventa, momento en que se originaron algunos episodios de desorden público que acabaron suprimiéndolas; en 1997 se puso en marcha una publicación gratuita de carga cultural y las artes escénicas reaparecen en el metro. Pero ¿qué se está haciendo actualmente a la hora de concebir desplazamiento y cultura? ¿Se ha innovado? ¿Se ha modificado el patrón creado por los gestores del metro parisino? Para responder a estas cuestiones, abandonaremos la capital gala para viajar al este de Francia.

Comencemos por Grenoble, esta ciudad de los Alpes franceses, reputada por no favorecer en nada la circunvalación del automóvil en sus calles, pero distinguida por la calidad de su red de transporte público, dispone de una población de 157.000 habitantes, un área metropolitana de 532.000 vecinos y una comunidad universitaria integrada por unos 50.000 estudiantes. Su red de transportes está conformada por 4 líneas de tranvía con 63 estaciones, 25 líneas de autobuses urbanos, 3 líneas de autobuses nocturnos y el teleférico de la Bastilla. Posee a su

vez diversos puntos de alquiler de bicicletas y un servicio de carril-bici de, nada más y nada menos, 300 kilómetros de longitud, obteniendo por ello el 25 de abril de 2009 el premio *Manillar de oro* otorgado por la *Federación Francesa de usuarios de la bicicleta*. Esta auténtica apuesta por un transporte público efectivo y de calidad, posee una larga tradición que ha sabido ser entendida por la *Universidad de Grenoble*, la cual conocedora del *papel vertebrador de los transportes públicos* y de su *compromiso con el espacio que alberga sus campus*, puso en marcha ya por el año 1989 el programa “*Un tranvía llamado cultura*”. Dicha iniciativa que cumple hoy, como apuntábamos, veinte años, asume un triple objetivo:

1. *Promover la cultura universitaria* mediante actividades que engloban exposiciones, conciertos, teatros, proyecciones, talleres, etc.
2. *Abrir la universidad al área metropolitana*, permitiendo al público descubrir las riquezas culturales introducidas por la comunidad universitaria.
3. *Redescubrir* a la Universidad, y más particularmente a sus estudiantes, *los diferentes espacios culturales* de los que dispone no solamente la ciudad, sino también su área metropolitana.

Esta decidida acción cultural se acompaña además de pequeñas intervenciones de gran calado que consisten sencillamente en la incorporación en las paradas universitarias del tranvía, de una pantalla fija en donde se informa de las actividades culturales de la universidad, la ciudad y el área metropolitana. Asimismo, la red social *Facebook* se ha hecho eco de la aceptación social de “*Un tranvía llamado cultura*” creando su propio perfil donde cualquier *interesado* puede acceder previa solicitud de incorporación.

Continuemos nuestra *vuelta francesa*. A 232 kilómetros al norte de Grenoble encontramos Besançon, situada en el corazón de la región Franco-Condado y cuna del gran poeta Víctor Hugo, quien la denominó “*vielle ville espagnole*”.

Besançon ha sido reconocida como la primera ciudad verde del país galo, y por abanderar innovaciones sociales y ecologistas. La ciudad, propiamente dicha, está poblada por 118.000 habitantes; constituye el centro neurálgico de un área metropolitana de 222.000 almas y acoge a una población universitaria de 15.800 estudiantes (curso 2007/2008). Hoy por hoy, su red de transporte público urbano y metropolitano está compuesta por una flota de 297 autobuses -un cuarto de los cuales funciona con gas natural- que dan servicio a 53 líneas (19 urbanas y 30 interurbanas, 4 nocturnas y festivas) y 846 estaciones (624 en Besançon y 224 en el área metropolitana). Al mismo tiempo, en sus calles se pueden encontrar diversos puntos de alquiler de bicicletas denominados *VéloCité* y una red de itinerarios ciclistas formada por 55 kilómetros.

El 30 de abril del 2009, Jean-Louis Borloo, ministro francés de Ecología, Energía, Desarrollo Sostenible y Ordenación del Territorio, anunciaba la participación de su cartera en el futuro tranvía metropolitano de Besançon de 14,5 kilómetros de longitud, con 30,1 millones de euros. Las obras, anunciadas para el otoño de 2010, cederán el paso al funcionamiento del tranvía en el año 2014.

Pero los bezansoneses no esperarán a mediados de la próxima década para *conjuguar cultura con desplazamiento*. Hace casi diez años, ya lo hicieron con su programa "*Cultura: el camino para una nueva movilidad*" que trató de acercar las artes escénicas y los nuevos movimientos culturales urbanos (básicamente expresiones pictóricas y musicales) a los usuarios de los autobuses urbanos. Este esfuerzo se refrendó con la obtención de diversos premios nacionales e internacionales sobre la movilidad urbana (2º premio europeo del "Transporte Público", 1º premio "Mobicity" y el Fitac Dorado; todos ellos otorgados en el año 2000). Los fines de estas actividades fueron esencialmente:

1. Otorgar al transporte público el papel de organizador de actividades para estimular la vida cultural de la ciudad.

2. Fomentar la accesibilidad de la cultura a la población.
3. Crear una atmósfera de complicidad en los desplazamientos que rompieran en el viajero la idea de espacio urbano de espera.
4. Mejorar la calidad, insertando un valor añadido: la cultura.

Finalizamos nuestro recorrido en la capital histórica del condado de Niza. Con una población de 348.000 habitantes y un área metropolitana de más de 975.000, el espacio urbano *Niza-Costa Azul* supera el millón de habitantes. La comunidad universitaria la engloban 26.000 estudiantes repartidos en 8 campus universitarios. Los desplazamientos cotidianos en esta ciudad, situada entre el mar y la montaña, son difíciles. Se estima que alrededor de 310.000 personas entran y salen de la metrópoli cada día.

La red de transportes públicos del área urbana y metropolitana Niza-Costa Azul está constituida por una agrupación de sociedades de transportes llamada comercialmente desde enero de 2005: *Ligne d'azur*. Cambio de denominación que se acompañó de una auténtica reorganización y de un nuevo estilo en la concepción del transporte urbano y metropolitano. Se preparaba así, la llegada del tranvía, además se pretendía facilitar la vida de los viajeros, permitiendo el abono de un único billete que asegurara la posibilidad de realizar distintos transbordos, durante 74 minutos, sin necesidad de nuevos pagos a un precio único de un euro. Niza dispone desde 2009 de 90 puntos de alquiler de bicicletas (*VéloBleu*) que pueden aprovechar los escasos 9 kilómetros de carriles-bici.

El 24 de noviembre de 2007 se unió a la red de transportes urbanos y metropolitanos nicense, el tranvía. Se estima que desde entonces es utilizado diariamente por entre 65.000 y 70.000 personas. El tranvía de Niza, de una sola línea, recorre 8,7 kilómetros, da servicio a 21 estaciones y se extiende de oeste a este y de norte a sur en forma de “U”. La aparición en escena del tranvía, desaparecido del paisaje urbano desde el 10 de enero de 1953, no ha sido desaprovechada por los intelectuales de la cultura. Actualmente representa el

paradigma más cercano en el tiempo del *enlace entre transporte y diseño*. Todo ello gracias al proyecto: “*El arte en la ciudad*”. Esta iniciativa de acompañamiento artístico de la primera línea del tranvía, consistió en un concurso internacional de arte, con el objetivo de generar nuevos espacios artísticos en el marco de la reordenación de las plazas y calles por donde discurriría el tranvía. Al concurso se presentaron 210 proyectos, de los que se eligieron a 15 artistas, entre los cuales resaltamos al español *Jaume Plensa*, los franceses *Jean-Michel Othoniel* o *Ange Leccia*, o el artista local *Ben* que con su inconfundible tipografía nombró a cada una de las estaciones a las que acompañó de dichos y frases de la región. Se llevaron a cabo un total 14 actuaciones, creando un auténtico museo a cielo abierto. El presupuesto destinado al mismo, fue aproximadamente el 0,9% del coste total del tranvía (343 millones de euros). Los entornos de los nuevos espacios reordenados por la reaparición del tranvía, contribuyeron a crear una atmósfera urbana dinámica, moderna y elegante, gracias a expresiones artísticas que respetaron en todo momento la identidad del entorno y rindieron homenaje al legado cultural del territorio.

De estos ejemplos y de otros que a continuación expondremos, podemos deducir diferentes maneras de *vincular transporte colectivo y cultura*:

### **1. Como contenedor de cultura:**

- *Pasajero como receptor pasivo*. Las animaciones tanto musicales como escénicas rompen la monotonía de los ritmos urbanos. Se enriquece los tiempos de espera, ofreciendo una atmósfera que el usuario, por sí solo, no puede recrear. Hay que tener cuidado con estas acciones, pues la idea de llevarlas a cabo reside en privilegiar la satisfacción del usuario y no solamente la del artista. Asimismo, cualquier actividad de este género requiere una concienzuda organización. El espacio público urbano es un lugar lleno de vida, jugar conscientemente este papel implica no improvisar.

- *Información.* Publicaciones periódicas de contenido cultural, paneles informativos, acceso a Internet, concursos literarios... Dependiendo de la gratuidad o no de algunos de estos servicios, el usuario se convierte o no en cliente.
- *Soporte físico.* Cuando se utiliza la propia estructura del transporte público para desplegar *acciones relacionadas con el placer y las emociones.* Nos referimos a la *puesta en valor escénica y expositiva de estaciones y vagones.* La estación de tren de Santa Justa se convirtió en *una improvisada sala de danza* en noviembre de 2009. Los vagones del metro de Madrid acogen en sus paredes desde hace años, *retales de literatura.*
- *Como lugar de intercambio,* pues se dan citas personas de muy diversa condición, cuyo único lugar de encuentro es el espacio creado en los transportes colectivos.

## **2. Como objeto artístico en sí:**

- *Infraestructura creadora de imagen de ciudad y generadora de elementos de diseño.* Conocida la repercusión de cualquier infraestructura de carácter público en la vida de los ciudadanos, de las posibilidades que ofrece como creadora de espacios accesibles a todos y el respaldo financiero institucional, ciudades de la talla de Bilbao o Estrasburgo han aprovechado la reordenación de sus correspondientes sistemas de transportes urbanos para crear *una imagen de ciudad.* El metro de Bilbao de Sir Norman Foster *no tuvo sólo la misión de crear movilidad y comunicación,* sino también de conseguir un diseño urbano a base de acero, cristal y hormigón que proyectara la ciudad a nivel internacional conjuntamente con la *operación Guggenheim.* Esta obra se vio complementada con los bancos de la empresa *Akaba* que le valió el *Premio Nacional de Diseño Industrial* en 2000 o los diseños de las señales y los mástiles con el logotipo de cada estación al diseñador alemán *Otl Aicher.* El aparcamiento y terminal de tranvías y autobuses en Estrasburgo (1999-2002) de la arquitecta iraní *Zaha Hadid* representa otro ejemplo actual *de*

*creación de imagen de ciudad*, hasta tal punto de despegar sobre este espacio todo un discurso arquitectónico complejo.

### **3. Como vertebrador de la actividad cultural:**

- *Modificación/consolidación del mapa cultural de la ciudad.* El anterior ejemplo del programa “*Un tranvía llamado cultura*” organizado por las facultades de la universidad de Grenoble es suficientemente clarificador.
- *Elemento de unión de los diferentes agentes culturales de la ciudad y área metropolitana:* museos, universidades, patronatos de cultura, teatros, escuelas de artes escénicas...

Estas tres maneras de *vincular transporte colectivo y cultura* han de relacionarse de manera voluntaria y activa, y de forma anticipada y planificada; siendo fiel a las características primordiales del transporte colectivo del siglo XXI: efectividad, movilidad, accesibilidad y sostenibilidad.

Para ir finalizando esta exposición, quisiera recalcar el momento histórico que vive la urbe giennense con la llegada del tranvía. Obra que aporta una inversión de 75,4 millones de euros –sin contar con el material móvil- en un eje de 4,7 kilómetros que conllevará a la reordenación total del sistema de movilidad urbana. Será la primera vez que raíles y catenarias pueblen parte de sus calles y avenidas. Estamos ante una incomparable oportunidad de *hacer más ciudad*; para este fin, *el tranvía ha de crear, transportar y vertebrar cultura en todos sus ámbitos*. Si somos capaces de *fusionar armoniosamente estos conceptos*, Jaén habrá dado un paso hacia delante, al proporcionar a sus ciudadanos más calidad de vida. Asimismo, si la capital giennense desea integrarse en el *exclusivo club de ciudades sostenibles europeas*, debería completar su panorama urbano con una auténtica red de carriles-bici, el aumento de puntos de alquiler de bicicletas, la apuesta por combustibles de nueva generación para sus autobuses urbanos, una indiscutible peatonalización del centro histórico y estar siempre atenta a las últimas innovaciones en transportes colectivos.